

Het verlaten van de plaats van een verkeersongeval²

Deze bijdrage gaat over het verlaten van de plaats van een verkeersongeval, hetgeen strafbaar is gesteld in art. 7 van de Wegenverkeerswet 1994. Op basis van literatuur- en jurisprudentieonderzoek wordt ingegaan op de bestanddelen van dit artikel en daarmee verband houdende thema's. Het gaat daarbij om de normadressaten, hun bewustheid ten aanzien van het ongeval, de identiteitsvaststelling en zelfmelding van degene die het ongeval heeft veroorzaakt of daarbij is betrokken en het in hulpeloze toestand achterlaten van slachtoffers van een verkeersongeval. In verband met dit laatste wordt betoogd de 'hulpeloze toestand' ruim uit te leggen.

1 Inleiding

Artikel 7 van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) bevat het verbod op het verlaten van de plaats van een verkeersongeval. Schending van dit verbod is op zichzelf strafbaar, naast eventuele strafbaarheid vanwege andere met het verkeersongeval verbonden verkeersgedragingen zoals gevaarstelling (art. 5 WVW 1994) en dood door schuld (art. 6 WVW 1994) in het verkeer. Aan de invoering van art. 7 WVW 1994 is in de literatuur niet veel aandacht besteed, waarschijnlijk omdat de wetgever bij deze invoering de bedoeling heeft gehad om voortzetting te geven aan art. 30 WVW 1935 (de voorloper van art. 7 WVW 1994).³ Na het verschijnen van het strafrechtelijk commentaar van Stamhuis op dit artikel is er betrekkelijk weinig meer geschreven over dit vluchtmisdrijf.⁴ De reden hiervoor kan niet zijn dat het zo weinig voorkomt, integendeel. Het verlaten van de plaats van een verkeersongeval komt relatief vaak voor. Gerekend vanaf 2000 gaat het om ongeveer 190.000 geregistreerde gevallen per jaar, terwijl bijvoorbeeld het aantal geregistreerde gevallen van rijden onder invloed per jaar ongeveer 60.000 bedraagt.⁵ Daarnaast leidt het verlaten van de plaats van een verkeersongeval sinds 2000 in ongeveer 2500 gevallen per jaar tot een rechterlijke strafoplegging, wat neerkomt op ruim 5% van alle strafopleggingen voor wegenverkeerswetdelicten.⁶ En in de motivering van een aantal van deze strafopleggingen is

¹ *Universitair Docent bij de sectie strafrecht van de Erasmus Universiteit Rotterdam.*

² Citeerwijze: J.W. van der Hulst, Het verlaten van de plaats van een verkeersongeval, *DD* 2011, 36

³ MvT, *Kamerstukken II* 1990-1991, 22 030, nr. 3, p. 69.

⁴ E.F. Stamhuis, *Overige delicten; De artikelen 7, 9, 10, 11, 12 en 181*, in: A.E. Harteveld en H.G.M. Krabbe (red.), *De Wegenverkeerswet 1994*, Gouda Quint 1999, p. 191-205. Daarnaast is te wijzen op J. Remmelink voortgezet door M. Otte, *Hoofdwegen door het verkeersrecht*, W.E.J. Tjeenk Willink, Deventer 2000, p. 98-104, C.J.G. Bleichrodt, *De strafbare vlucht (art. 7 WVW 1994)*, in: M.S. Groenhuijsen en J.B.J.M. Simmelink (red.), *Glijdende schalen. Liber Amicorum J. de Hullu*, Wolf Nijmegen 2003, p. 23-36, enige nadien verschenen artikelsgewijze commentaren in *Tekst&Commentaar* (C.P.M. Cleiren e.a. (red), Kluwer Deventer, Bijlage 17) en de *Wegenverkeerswetgeving* (A.M. Durieux (red.), Commentaar art. 7 WVW 1994, Deventer) en een aantal noten, dat in het vervolg van deze bijdrage aan bod zal komen.

⁵ S.N. Kalidien en A.Th.J. Eggen, *Criminaliteit en rechtshandhaving* 2008, Boom-WODC 2009, p. 95

⁶ <http://statline.cbs.nl>.

naast een bevestiging van tot dan toe gangbare opvattingen over de uitleg van bestanddelen van art. 7 WVV 1994 en daarmee verband houdende thema's ook een verfijning van deze opvattingen aan te treffen. Er is dus voldoende aanleiding om het verbod op het verlaten van de plaats van een verkeersongeval (opnieuw) in ogenschouw te nemen. Daarom zullen in het hierna volgende de diverse bepalende bestanddelen van art. 7 WVV 1994 en daarmee verwante thema's aan de orde komen. Het gaat dan om achtereenvolgens: de gevallen waarin art. 7 WVV 1994 van toepassing is (par. 2), tot wie dit artikel is gericht (par. 3 t/m 5), de positie van de meerijsende passagier (par. 6), de bewustheid ten aanzien van het ongeval en de gevolgen (par. 7), de identiteitsvaststelling van de doorrijder (par. 8), de zelfmelding van de doorrijder (par. 9) en het in hulpeloze toestand achterlaten van een (verkeers)slachtoffer (par.10). Bij de behandeling van dit laatste thema zal worden betoogd dat de 'hulpeloze toestand' ruim moet worden opgevat (par. 11). Ter afsluiting zullen de belangrijkste bevindingen uit deze bijdrage worden gememoreerd (par. 12).

2 Twee verboden

Het verbod van artikel 7 WVV 1994 omvat twee verschillende gevallen. In de eerste plaats is het verboden de plaats van een verkeersongeval te verlaten indien bij dit ongeval aan een ander letsel dan wel schade is toegebracht, tenzij behoorlijk de gelegenheid is geboden tot vaststelling van de identiteit van de veroorzaker van het ongeval en eventueel van zijn motorrijtuig (art. 7 lid 1 onder *a* jo. art. 7 lid 2 WVV1994). In de tweede plaats is het verboden de plaats van een verkeersongeval te verlaten indien aan een ander bij dit ongeval letsel is toegebracht, en deze in hulpeloze toestand wordt achtergelaten (art. 7 lid 1 achter *b* WVV 1994). De ratio van deze verbodsbepaling is daarmee tweeledig. Met het eerste verbod wordt beoogd dat degene die ten gevolge van een verkeersongeval is gedupeerd in de gelegenheid wordt gesteld desgewenst (de verzekering van de) andere bij het ongeval betrokkene(n) te kunnen aanspreken. Het gaat dan vooral om de WA-verzekering van de andere betrokkene(n). De gedupeerde heeft daartoe gegevens van die betrokkene(n) nodig, zoals zijn naam, adres en kenteken van het motorrijtuig. Overigens is het met het verschaffen van deze identiteitsgegevens nog niks gezegd over de schuldvraag van het verkeersongeval. Het verschaffen van deze gegevens heeft enkel tot doel om (over en weer) tot aansprakelijkheidstelling te kunnen overgaan. Met het tweede verbod wordt beoogd dat een slachtoffer van het verkeersongeval wordt bijgestaan door bij het ongeval betrokkenen indien hij ten gevolge van het ongeval gewond is geraakt. Het doet er niet toe of en in hoeverre het slachtoffer en andere betrokkenen schuld hebben aan het ongeval. Ook indien naderhand zou komen vast te staan dat het gewonde slachtoffer zelf volledig voor de gevolgen van het ongeval aansprakelijk is, is het niet verantwoord om hem vlak na het ongeval aan zijn lot over te laten.⁷ De verbodsbepalingen hebben dus elk een verschillende strekking, wat met zich meebrengt dat overtreding van beide bepalingen twee strafbare feiten oplevert.⁸ Het schenden van beide verboden is strafbaar gesteld als misdrijf (art. 176 lid 3 WVV 1994 jo. art. 23 lid 4 Sr) en kan leiden tot een langdurige ontzegging van de rijbevoegdheid (art. 179 lid 1 en 4 WVV 1994).

3 Voor wie geldt dit verbod?

⁷ MvT, *Kamerstukken II* 1990-1991, 22 030, nr. 3, p. 69 en 70.

⁸ HR 19 november 1985, *NJ* 1986, 443, *VR* 1986, 70.

Het verbod om de plaats van een verkeersongeval te verlaten is gericht tot degene die bij een verkeersongeval is betrokken of door wiens gedraging een verkeersongeval is veroorzaakt. Met deze tekst is door de wetgever beoogd de verbodsbepaling zoals die tot dan toe in art. 30 WVV 1935 was neergelegd, te continueren, zij het in enigszins gewijzigde vorm. In art. 30 WVV 1935 was het verbod gericht tot de bestuurder van een motorrijtuig of ander voertuig die na een ongeval ontstaan als gevolg van een botsing, aan- of overrijding met dat voertuig, hetzij als gevolg van een handeling ter voorkoming van een botsing, aan- of overrijding, de plaats van het ongeval verlaat. Het vereiste van het zijn van 'bestuurder' is in art. 7 WVV 1994 vervangen door 'degene die'. Daarmee is beoogd om het verbod tevens te richten tot andere verkeersdeelnemers dan bestuurders van voertuigen, zoals voetgangers en ruiters. Tevens zijn de vier in art. 30 WVV 1935 genoemde (on)gevallen (botsing, aanrijding, overrijding en voorkomingshandeling) vervangen door het algemene begrip verkeersongeval. Met deze vervanging is het verbod gericht tot twee ten opzichte van de tekst van art. 30 WVV 1935 nieuwe normadressaten: de betrokkene en degene door wiens gedraging een verkeersongeval is veroorzaakt. Het zijn van 'betrokkene' is gerelateerd aan een botsing, aanrijding of overrijding, terwijl 'degene door wiens gedraging een verkeersongeval is veroorzaakt' bedoeld is als de opvolger van de bestuurder die door een voorkomingshandeling een van deze drie genoemde ongevallen tracht te vermijden. Door toevoeging van deze laatste categorie wordt beoogd duidelijk te maken dat degene tot wie de verbodsbepaling van art. 7 WVV 1994 zich richt, niet zelf direct betrokken hoeft te zijn bij het verkeersongeval. Daarbij is te denken aan de bestuurder die ten onrechte geen voorrang verleent, waardoor een andere bestuurder die voorrang heeft, moet uitwijken met als gevolg dat deze met een derde bestuurder in botsing komt. Een ander voorbeeld betreft de bestuurder die keert waar dit niet is toegestaan, en daardoor achter hem een kettingbotsing veroorzaakt.⁹ Deze beide in de Memorie van Toelichting genoemde voorbeelden maken duidelijk dat er verkeersongevallen kunnen zijn waarbij de veroorzaker van het verkeersongeval niet fysiek betrokken hoeft te zijn bij het ongeval. Deze voorbeelden zijn echter ook verwarrend omdat hierin juist geen sprake is van een voorkomingshandeling zoals bedoeld in art. 30 WVV 1935, terwijl 'degene door wiens gedraging een verkeersongeval is veroorzaakt' nu juist is ingevoerd in art. 7 WVV 1994 ter vervanging van 'enige handeling ter voorkoming van botsing met of aan- of overrijding door', zoals genoemd in art. 30 WVV 1935.

4 Betrokkenen en veroorzakers

De invoering van de categorieën 'betrokkene' en 'degene door wiens gedraging een verkeersongeval is veroorzaakt' (veroorzaker) heeft in de literatuur aanleiding gegeven tot uiteenlopende opvattingen. Volgens Stamhuis kunnen de veroorzaker en betrokkene(n) op basis van de Memorie van Toelichting worden opgevat als nevenschikkende categorieën. Ondanks deze nevenschikking lijkt het hem taalkundig moeilijk vol te houden dat iemand de persoon kan zijn door wiens gedraging het verkeersongeval is veroorzaakt, terwijl hij niet als betrokkene geldt. Daarmee is niet elke betrokkene een veroorzaker, maar wel elke veroorzaker een betrokkene.¹⁰ Otte gaat eveneens uit van nevenschikkende categorieën waarbij de veroorzaker van een verkeersongeval volgens hem per definitie betrokken is bij een verkeersongeval. De

⁹ MvT, *Kamerstukken II* 1990-1991, 22 030, nr. 3, p. 71 en 72.

¹⁰ E.F. Stamhuis, In: A.E. Harteveld en H.G.M. Krabbe (red.), *De Wegenverkeerswet 1994*, Gouda Quint 1999, p. 195.

betrokkene bij een verkeersongeval hoeft echter niet de veroorzaker te zijn geweest.¹¹ Volgens Bleichrodt is sprake van categorieën die elkaar gedeeltelijk overlappen. De betrokkenen zijn direct mechanisch-technisch betrokken bij het verkeersongeval. Veroorzakers kunnen eveneens direct betrokken zijn, maar dat hoeft niet. Indirecte betrokkenen kunnen voor wat betreft hun rol enkel onder veroorzaken worden gerangschikt.¹² Ook Simmelink houdt het voor mogelijk dat een verkeersdeelnemer in bepaalde gevallen kan gelden als ‘betrokkene’ en ‘veroorzaker’ in de zin van art. 7 WVV 1994. Het gaat dan om gevallen waarbij een verkeersdeelnemer door zijn gedrag een verkeersongeval doet ontstaan, waarbij hij zelf met anderen in botsing is gekomen. Deze verkeersdeelnemer is met het oog op het ontstaan van het verkeersongeval ‘veroorzaker’ en vanwege de deelneming aan de botsing ‘betrokkene’. Deze mogelijkheid tot dubbele kwalificatie doet wat hem betreft niet af aan de opvatting dat ‘betrokken’ en ‘veroorzaker’ nevensgeschikte en te onderscheiden categorieën zijn, waarbij het onjuist lijkt om de ‘betrokkene’ te zien als een algemene categorie die de specifieke categorie ‘veroorzaker’ omvat.¹³

Deze uiteenlopende opvattingen hebben praktisch belang indien het gaat om het ten laste leggen van art. 7 WVV 1994 en voor de daarop volgende kwalificatie en bewezenverklaring. Dan dient te worden vastgesteld of het verlaten van de plaats van een verkeersongeval moet worden verweten aan betrokkene(n) en/of veroorzaker(s). Volgens de Hoge Raad in zijn arrest van 28 september 2004 brengt redelijke wetstoepassing mee dat van betrokkenheid bij een verkeersongeval sprake is indien de bestuurder van een motorrijtuig rechtstreeks bij het ongeval is betrokken, zoals het geval is indien dat motorrijtuig met een andere verkeersdeelnemer in botsing is gekomen. Is deze bestuurder eveneens veroorzaker van het ongeval, dan kan hij niet alleen gelden als te zijn betrokken bij dat ongeval maar ook als degene door wiens gedraging het ongeval is veroorzaakt. Degene die niet bij het ongeval is betrokken, maar door wiens gedraging het ongeval niettemin is veroorzaakt, kan slechts gelden ‘als degene door wiens gedraging het ongeval is veroorzaakt’.¹⁴ Met deze uitspraak lijkt de Hoge Raad te kiezen voor de opvatting dat ‘betrokkenen’ en ‘degene door wiens gedraging een verkeersongeval is veroorzaakt’ niet altijd elkaar uitsluitende categorieën zijn en er sprake zou kunnen zijn van enige overlap. Ook omdat de wetsgeschiedenis niet uitblinkt in helderheid als het gaat om het onderscheid tussen beide categorieën, lijkt deze opvatting te verkiezen boven de opvatting dat er sprake zou zijn van zuiver te onderscheiden categorieën. De laatste opvatting heeft bovendien als praktisch nadeel dat een enkelvoudige keuze van het OM voor de ‘verkeerde’ categorie zou kunnen leiden tot een (niet-beoogde) vrijspraak voor het verlaten van de plaats van een verkeersongeval.¹⁵ De opvatting dat ‘betrokkenen’ en ‘degene door wiens gedraging een verkeersongeval is veroorzaakt’ elkaar kunnen overlappen, leidt dan tot de aanbeveling om in twijfelgevallen beide categorieën ten laste te leggen.

5 Wie kunnen betrokkene en veroorzaker zijn?

In art. 7 WVV 1994 worden betrokkenen en veroorzakers gerelateerd aan een verkeersongeval.

¹¹ J. Remmelink voortgezet door M. Otte, *Hoofdwegen door het verkeersrecht*, W.E.J. Tjeenk Willink, Deventer 2000, p. 100.

¹² C.J.G. Bleichrodt, *De strafbare vlucht (art. 7 WVV 1994)*, in: M.S. Groenhuijsen en J.B.J.M. Simmelink (red.), *Glijdende schalen. Liber Amicorum J. de Hullu*, Wolf Nijmegen 2003, p. 31.

¹³ Noot J.B.H.M. Simmelink onder HR 1 oktober 2002, VR 2003, 89.

¹⁴ HR 28 september 2004, NJ 2004, 683.

¹⁵ Verg. Hof Den Bosch 6 december 1999, VR 2000, 70.

Dit kan zijn een verkeersongeval in Nederland of het buitenland.¹⁶ Daarvan is in ieder geval sprake in de in art. 30 WVV 1935 genoemde gevallen van: een botsing, aanrijding of overrijding en voorkomingshandeling.¹⁷ Daarnaast wordt de kring van ‘betrokkenen’ en ‘veroorzakers’ beperkt door het (tweeledig) doel dat met de twee verboden van art. 7 WVV 1994 wordt nagestreefd: te weten identiteitsvaststelling ten behoeve van aansprakelijkheidstelling voor een verkeersongeval en hulpverlening aan hulpeloze slachtoffers van een verkeersongeval. Beide verboden zien duidelijk op deelneming aan het verkeer. De band met verkeersdeelneming heeft tot gevolg dat personen die zelf geen verkeersdeelnemer zijn maar wel in verband staan met een verkeersongeval, niet vallen onder de strafbaarstelling van art. 7 WVV 1994. Hierbij valt te denken aan een boer die zijn hooi verbrandt en door de daardoor ontstane rookontwikkeling een verkeersongeval op een nabij gelegen weg in de hand werkt.¹⁸ Indien deze boer de plaats van het verkeersongeval verlaat, is deze geen ‘veroorzaker’ in de zin van art. 7 WVV 1994. De in dit artikel genoemde verboden zijn daarmee enkel gericht tot verkeersdeelnemers die direct betrokken zijn bij of veroorzaker zijn van een verkeersongeval. Daartoe kunnen worden gerekend de bestuurders van een motorrijtuig, andere weggebruikers zoals bestuurders van (brom)fietsen en voetgangers en ruiters.¹⁹ Voorts is de hoedanigheid van bestuurder of actieve verkeersdeelnemer geen vereiste voor strafbaarheid in de zin van art. 7 WVV 1994.²⁰ De strafbaarheid kan tevens voortvloeien uit verkeersdeelneming voorafgaande aan een verkeersongeval. Dit blijkt uit het geval dat een bestuurder zijn auto zodanig geparkeerd had dat een of meer daarop bevestigde ladders over de fietsstrook van de weg uitstaken, waarna een fietser daar tegenaan is gereden. Deze bestuurder is, terwijl hij wist dat deze fietser hierdoor letsel had opgelopen, weggereden van de plaats van het ongeval. Ondanks dat deze bestuurder zich ten tijde van dit ongeval niet in de auto of in de directe nabijheid daarvan ophield en daarom niet als verkeersdeelnemer was te beschouwen, werd hij als betrokkene bij een verkeersongeval aangemerkt.²¹

6 De passagier

Ten tijde van de verbodsbepaling van art. 30 WVV 1935 (de voorloper van art. 7 WVV 1994) was het niet ondenkbaar dat een meerijsende passagier die na een verkeersongeval wegreed, werd aangemerkt als betrokkene.²² De wetgever heeft bij invoering van art. 7 WVV 1994 uitdrukkelijk de reikwijdte van de strafbaarstelling op dit punt willen beperken. Bepalend is dat art. 7 WVV 1994 zich richt tot degene die mogelijk civielrechtelijk aansprakelijk kan worden gesteld voor zijn gedragingen die hebben geleid tot een verkeersongeval. Dit betekent dat art. 7 WVV 1994 zich niet langer richt tot degene die na het verkeersongeval het stuur van de bij het ongeval

¹⁶ HR 18 november 1978, *NJ* 1979, 169. Aangezien anders dan in bijvoorbeeld art. 5 WVV 1994 het bestanddeel ‘(Nederlandse) weg’ niet voorkomt in art. 7 WVV 1994.

¹⁷ Ook kan gedacht worden aan gevallen waarin in het geheel geen botsing heeft plaatsgevonden, zoals in het geval dat een verkeerde verkeershandeling (de auto niet op de handrem zetten) tot gevolg heeft dat een voertuig te water raakt waardoor een inzittende overlijdt: H.G.M. Krabbe, In: A.E. Harteveld en H.G.M. Krabbe (red.), *De Wegenverkeerswet 1994*, Gouda Quint 1999, p. 128.

¹⁸ Verg. HR 28 april 1981, *NJ* 1981, 461.

¹⁹ MvT, *Kamerstukken II* 1990-1991, 22 030, nr. 3, p. 71.

²⁰ Conclusie A-G Jörg onder HR 1 oktober 2002, *NJ* 2002, 572.

²¹ HR 1 oktober 2002, *NJ* 2002, 572, *NBSTRAF* 2002, 278.

²² Verg. HR 22 november 1966, *NJ* 1967, 94 m.nt. van E.

betrokken bestuurder overneemt en vervolgens wegrijdt zonder dat de identiteit is kenbaar gemaakt. Dit neemt niet weg dat in sommige gevallen degene die het stuur overneemt, laakbaar gedrag kan worden verweten. Toepassing van de deelnemingsbepalingen in het Wetboek van Strafrecht kan dan uitkomst bieden om deze bestuurder ten minste als medeplichtige aan te spreken.²³ Op grond van de wetsgeschiedenis²⁴ wordt algemeen aangenomen dat art. 7 WVV 1994 zich niet richt tot een passagier die passief me rijdt in een motorrijtuig dat betrokken raakt bij een verkeersongeval²⁵, ook niet als deze passagier na het ongeval het stuur overneemt.²⁶ Uit een arrest van het Hof Den Bosch²⁷ lijkt te kunnen worden afgeleid dat op deze aanname uitzonderingen denkbaar zijn. Het gaat in de zaak die tot dit arrest heeft geleid, om een verdachte die als bestuurder van een op naam van zijn vader staande auto een ongeval veroorzaakt, waarbij hij de plaats van dit ongeval verlaat zonder gelegenheid te bieden tot behoorlijke vaststelling van zijn identiteit of de identiteit van de door hem bestuurde auto. Na dit ongeval stelt hij de auto ter beschikking gesteld van zijn metgezel die daarop later als bestuurder van de auto tegen een paal rijdt. Na dit tweede verkeersongeval heeft de verdachte de besturing van de auto weer overgenomen en is van de plaats van dit tweede verkeersongeval weggereden. Het Hof merkt de verdachte aan als betrokkene op twee gronden. De eerste grond is dat de verdachte na het tweede verkeersongeval met de auto is weggereden. De tweede grond wordt ontleend aan het gegeven dat de verdachte de auto van zijn vader na het eerste verkeersongeval aan zijn metgezel ter beschikking heeft gesteld. Dit zou met zich meebrengen dat de verdachte mogelijk ook civielrechtelijk aansprakelijk is voor het tweede verkeersongeval omdat hij meer was dan een passief me rijdende passagier. De eerste grond lijkt niet in overeenstemming met de opvatting van de wetgever die het verlaten van de plaats van een verkeersongeval door anderen dan betrokkenen en veroorzakers uitdrukkelijk niet strafbaar heeft willen stellen. Over de tweede grond is op te merken dat aanvaarding van deze grond betekent dat naast de bij het verkeersongeval aanwezige veroorzakers en betrokkenen ook niet bij het ongeval aanwezige personen die civielrechtelijke aansprakelijk zouden kunnen worden gesteld onder de strafbepaling van art. 7 WVV 1994 zouden kunnen vallen. Dit zou bijvoorbeeld inhouden dat een werkgever die bij toeval aanwezig is bij een verkeersongeval waarbij een van zijn werknemers is betrokken, de plaats van het ongeval niet zou mogen verlaten voordat hij behoorlijk gelegenheid heeft geboden zijn identiteit vast te stellen. Deze consequentie lijkt in strijd met de bedoeling van de wetgever die de kring van veroorzakers en betrokken beperkt heeft willen houden. Art. 7 WVV 1994 ziet enkel op direct aan het verkeersongeval gerelateerde veroorzakers en betrokkenen en niet op indirect aansprakelijk personen die zich bij toeval in een voertuig bevinden dat betrokken raakt bij een verkeersongeval. Passagiers die voorafgaand aan een verkeersongeval mogelijk een indirecte betrokkenheid hebben gehad blijven daarmee buiten het bereik van art. 7 WVV 1994.²⁸ Een hiervan te onderscheiden situatie is die waarin een

²³ MvT, *Kamerstukken II* 1990-1991, 22 030, nr. 3, p. 71 en 72.

²⁴ MvT, *Kamerstukken II* 1990-1991, 22 030, nr. 3, p. 71 en 72.

²⁵ Hof Den Haag 11 juli 1996, *NJ* 1997, 14 en Hof Den Bosch 24 juli 2007, *NJFS* 2007, 244, *LJN*: BB2825.

²⁶ E.F. Stamhuis, In: A.E. Harteveld en H.G.M. Krabbe (red.), *De Wegenverkeerswet 1994*, Gouda Quint 1999, p. 194 en J. Remmelink voortgezet door M. Otte, *Hoofdwegen door het verkeersrecht*, W.E.J. Tjeenk Willink, Deventer 2000, p. 99 en 100.

²⁷ Hof Den Bosch 29 juli 2005, nr. 20/002899-04, samengevat in Conclusie A-G Knigge onder HR 20 maart 2007, *NJ* 2007, 398, m.nt. T. Schalken, *RvdW* 2007, 344.

²⁸ Conclusie A-G Knigge onder HR 20 maart 2007, *NJ* 2007, 398, m.nt. T. Schalken, *RvdW* 2007,

passagier door zich tijdelijk te gaan gedragen als verkeersdeelnemer bij een verkeersongeval betrokken kan zijn. In een dergelijke situatie geldt art. 7 WVV 1994 wel. Zo kan bijvoorbeeld een passagier die het zijportier van een auto opent, worden aangemerkt als betrokkene indien vervolgens een fietser tegen dit portier rijdt. Tevens kan een passagier betrokkene zijn wanneer hij door de handrem van het motorrijtuig²⁹ aan te trekken de besturing van de auto overneemt, of omdat hij plotseling een ruk aan het stuur geeft.³⁰ In deze situaties mag de passagier de plaats van het verkeersongeval niet verlaten zonder zijn identiteit en die van het betrokken motorrijtuig behoorlijk kenbaar te maken.

7 Bewustheid ten aanzien van het ongeval en de gevolgen

Het verbod om de plaats van het verkeersongeval te verlaten is gericht tot de betrokkene bij en de veroorzaker van een verkeersongeval die weet of redelijkerwijs moet vermoeden dat bij dat ongeval een ander is gedood dan wel dat letsel of schade aan een ander is toegebracht (art. 7 lid 1 achter a WVV 1994). Het enkele feit dat een veroorzaker of betrokkene na een verkeersongeval de plaats van het ongeval verlaat, is op zich nog niet voldoende voor strafbaarheid. De veroorzaker of de betrokkene dient zich bovendien in meerdere of mindere mate bewust te zijn geweest dat een verkeersongeval is ontstaan, waarbij naar hij weet of redelijkerwijs moet vermoeden dat daardoor een ander is gedood dan wel letsel of schade aan een ander is toegebracht. Aan de eis van een meer of minder mate van bewustheid wordt voldaan indien de bewustheid aanwezig is ten tijde van het verkeersongeval. Die bewustheid moet aannemelijk zijn op grond van bewijsmiddelen die niet in het midden laten of de veroorzaker van of de betrokkene bij het verkeersongeval zich al dan niet van het ongeval niet bewust is geweest.³¹ Het verweer dat bewustheid heeft ontbroken, dient wel enig realiteitsgehalte te hebben. Niet geloofwaardig is de verklaring van de betrokkene dat hij het slachtoffer niet heeft gezien en zich er niet van bewust is geweest dat hij iemand had aangereden terwijl het slachtoffer aan de voorzijde van de auto van de betrokkene met 40 à 50 kilometer per uur is aangereden.³² Daarnaast laat een aanzienlijke schade aan de voorruit van de auto geen ruimte voor de verklaring van de betrokkene dat hij slechts een paaltje had geraakt. Integendeel, hij moet zich daardoor in meer of mindere mate bewust zijn geweest dat hij bij een verkeersongeval betrokken was, waarbij aan een ander letsel dan wel schade moet zijn toegebracht.³³ Tevens lijkt het verweer dat bewustheid heeft ontbroken kansloos indien dit gebrek aan bewustheid het gevolg is van zelfintoxicatie door overmatig drankgebruik.³⁴ Van bewustheid kan ook sprake zijn kort na het verkeersongeval. Zo werd bewustheid aangenomen in het geval dat de betrokkene aanvankelijk niets had gemerkt van het verkeersongeval, maar zich vlak na het ongeval hiervan van bewust werd door waarschuwingen van ooggetuigen.³⁵

De bewustheid moet tevens inhouden dat de veroorzaker van of de betrokkene bij het

344.

²⁹ HR 30 augustus 2005, *NJ* 2005, 542.

³⁰ Conclusie A-G Knigge onder HR 20 maart 2007, *NJ* 2007, 398 m.nt. T. Schalken, *RvdW* 2007,

344.

³¹ HR 6 januari 1987, *NJ* 1987, 916.

³² Rb. Rotterdam 6 december 2005, *NBSTRAF* 2006, 109.

³³ Hof Den Bosch 27 juni 2006, *JWR* 2006, 47, *LJN*: AX 9360.

³⁴ Hof Den Bosch 7 december 2007, *JWR* 2008, 12, *LJN*: BB9706.

³⁵ HR 17 mei 1955, *NJ* 1956, 3 m.nt. B.V.A.R.

verkeersongeval weet of redelijkerwijs moet vermoeden dat door het ongeval een ander is gedood dan wel letsel of schade aan een ander is toegebracht. Ten tijde van de verbodsbepaling van art. 30 WVV 1935 werd onder ‘een ander’ verstaan een ieder aan wie letsel of schade was toegebracht met uitzondering van de meerrijdende passagier(s) van de auto van de veroorzaker van dan wel de betrokkene bij een verkeersongeval. Deze laatste beperking was ingegeven door de gedachte dat deze passagiers de identiteit van de veroorzaker dan wel de betrokkene kennen, zodat er tegenover hen geen noodzaak zou zijn tot identiteitsvaststelling. Deze beperking is bij invoering van art. 7 WVV 1994 komen te vervallen omdat meer dan eens is gebleken dat een passagier de identiteit van de veroorzaker of betrokkene en die van de door hem bestuurde auto niet kent, zoals in het geval van een meerrijdende lifter. Onder ‘een ander’ in art. 7 lid 1 achter a (en overigens ook b) WVV 1994 moet thans worden begrepen ieder ander dan de veroorzaker van en de betrokkene bij een verkeersongeval aan wie letsel of schade is toegebracht door dat ongeval, met inbegrip van de inzittende passagier(s) van de auto van de veroorzaker van dan wel de betrokkene bij het ongeval.³⁶

8 Vaststelling van de identiteit

De verbodsbepaling in art. 7 lid 1 achter a WVV 1994 is niet van toepassing indien de betrokkene bij of de veroorzaker van een verkeersongeval op de plaats van het ongeval behoorlijk de gelegenheid heeft geboden tot vaststelling van zijn identiteit en, voor zover hij een motorrijtuig bestuurde, tevens van de identiteit van dat motorrijtuig (art. 7 lid 2 WVV 1994). Deze identiteitsvaststelling is geformuleerd als een bijzondere strafuitsluitingsgrond. De ratio van deze strafuitsluitingsgrond ligt in het verlengde van de ratio van de verbodsbepaling van art. 7 lid 1 achter a. Met dit verbod wordt beoogd dat degene die ten gevolge van een verkeersongeval is gedupeerd, in de gelegenheid wordt gesteld desgewenst (de verzekering van de) andere bij het ongeval betrokkene(n) en veroorzaker(s) te kunnen aanspreken.

Het verbod om na een verkeersongeval weg te rijden voordat de identiteit is vastgesteld, is niet beperkt tot de ‘weg’ in de zin van art. 1 lid 1 onderdeel b WVV 1994.³⁷ Dit betekent dat dit verbod geldt voor alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden zoals bedoeld in art. 1 lid 1 onderdeel b WVV 1994 en voor niet-openbare particuliere wegen. Daarnaast geldt dit verbod niet alleen voor de veroorzaker van het ongeval maar ook voor de eventuele wederpartij om de vaststelling van de nog onzekere aansprakelijkheid mogelijk te maken.³⁸ Aansprakelijkheidstelling voor een verkeersongeval is eerst mogelijk op het moment dat de betrokkene en veroorzaker op de plaats van het verkeersongeval behoorlijk de gelegenheid hebben geboden tot een adequate identiteitsvaststelling, zodat van dat moment de grond voor strafbaarstelling komt te vervallen. Voor adequate identiteitsvaststelling dient er behoorlijk gelegenheid tot vaststelling van de identiteit van de overtreder en zijn motorrijtuig te hebben bestaan voor de gelaedeerde of voor iemand die geacht wordt de belangen van de gelaedeerde waar te nemen.³⁹ Daarvoor is een bepaalde mate van actief optreden van de overtreder of iemand

³⁶ MvT, *Kamerstukken II* 1990-1991, 22 030, nr. 3, p. 72.

³⁷ HR 24 januari 1978, *VR* 1978, 78.

³⁸ HR 24 mei 1983, *NJ* 1983, 618. De veroordeling van een ander dan de verdachte voor art. 7 WVV 1994 staat niet in de weg aan de vervolging van de verdachte voor hetzelfde feit: HR 17 september 2002, *NJ* 2002, 547.

³⁹ HR 16 december 1980, *NJ* 1981, 431, HR 7 mei 2002, *NJ* 2002, 361, *NBSTRAF* 2002, 154 en HR 8 maart 2005, *VR* 2005, 86.

die namens hem optreedt⁴⁰ vereist. Zonder actief optreden in de zin van het verschaffen van de benodigde gegevens is er in beginsel sprake van een strafbare overtreding van het bepaalde in art. 7 WVV 1994, ook al had de overtreder niet de bedoeling om de identiteit verborgen te houden.⁴¹ Het enkele feit van het (noodgedwongen) achterlaten van het motorrijtuig op de plaats van het verkeersongeval betekent dan ook niet dat behoorlijk de gelegenheid tot vaststelling van de identiteit is geboden.⁴² Dit kan met zich meebrengen dat langer dan enige minuten na het verkeersongeval moet worden gewacht op verzoek van de gelaedeerde die de politie wil bellen.⁴³ Maar de betrokkene en de veroorzaker hoeven geen eeuwigheid te wachten, zeker niet indien de weeromstandigheden ter plaatse uitermate slecht zijn en de benadeelde afwezig blijft zodat er geen realistische mogelijkheid tot vaststelling van de identiteit kan worden geboden.⁴⁴ Daarnaast dient het actieve optreden te leiden tot een reële mogelijkheid om de identiteit behoorlijk te kunnen vaststellen. Daarvan is geen sprake indien de overtreder na een verkeersgeval valse personalia en een vals adres opgeeft.⁴⁵ Eveneens onvoldoende voor deze vaststelling is het overhandigen van een voorbedrukt briefje waarop de naam van de bestuurder ontbreekt of het achterlaten van een briefje onder de ruitenwissers.⁴⁶ De identiteitsvaststelling moet ook zodanig zijn dat redelijkerwijs mag worden aangenomen dat de identiteitsgegevens ter kennis zullen komen van de benadeelde.⁴⁷ Het na afloop van een ongeval spreken met een enkele getuige biedt geen voldoende gelegenheid om de identiteit van de betrokkene en zijn motorrijtuig behoorlijk vast te stellen.⁴⁸ Wel voldoende gelegenheid tot identiteitsvaststelling werd aangenomen in twee gevallen waarbij de veroorzaker van het verkeersongeval niet zijn identiteit had meegedeeld. In het eerste geval was de veroorzaker na het ongeval enige tijd met zijn motorrijtuig gestopt en had met het slachtoffer gesproken, daarbij trachtend de toegebrachte schade aan diens fiets te repareren, waarbij omstanders aanwezig waren, zodat er voldoende gelegenheid tot vaststelling van de identiteit van de veroorzaker heeft bestaan.⁴⁹ In het tweede geval kwam uit diverse getuigenverklaringen naar voren dat voor het slachtoffer en de omstanders duidelijk was dat verdachte de bestuurder van de fiets was die het verkeersongeval had veroorzaakt.⁵⁰ Daarnaast mag enige medewerking van de gelaedeerde worden verwacht bij de geboden mogelijkheid tot identiteitsvaststelling. Dit blijkt uit het geval waarin na een verkeersongeval de betrokkene uit

⁴⁰ Indien een vriend van de betrokkene actief invulling heeft gegeven aan de vaststelling van de identiteit, wordt hetgeen verwezenlijkt dat art. 7 beoogt te bewerkstelligen, namelijk dat na een aanrijding de daarbij betrokken slachtoffers in staat worden gesteld de veroorzaker aansprakelijk te kunnen stellen voor de geleden schade: Hof Leeuwarden 17 augustus 2010, *JWR* 2010, 92, m.nt. W. Boonstra, *LJN*: BN4188 en Hof Arnhem 17 augustus 2010, *VR* 2011, 21, *LJN*: BN4188.

⁴¹ HR 15 juni 1971, *NJ* 1972, 21, *VR* 1971, 118.

⁴² Hof Den Haag 28 januari 2003, *VR* 2003, 90.

⁴³ HR 18 november 1980, *NJ* 1981, 144, *VR* 1981, 26.

⁴⁴ Hof Leeuwarden 5 november 1964, *VR* 1964, 143.

⁴⁵ Hof Amsterdam 20 mei 1975, *NJ* 1977, 85, *VR* 1978, 43.

⁴⁶ Rb Amsterdam 31 oktober 1985, *NJ* 1986, 541, *VR* 1987, 13 en Hof Leeuwarden 20 september 2009, *JWR* 2010, 113, *LJN*: BN7859.

⁴⁷ Hof Arnhem 16 oktober 1974, *NJ* 1975, 299.

⁴⁸ HR 10 november 1959, *NJ* 1960, 75, *VR* 1959, 134. De enkele waarneming door een getuige van het kenteken van het bij het verkeersongeval betrokken motorrijtuig geldt dus niet als een behoorlijke identiteitsvaststelling: Hof Den Bosch 7 oktober 1957, *NJ* 1958, 556, *VR* 1959, 31.

⁴⁹ Hof Leeuwarden 8 december 1955, *VR* 1956, 70.

⁵⁰ Rb. Haarlem 11 december 2008, *NJFS* 2009, 42.

zijn auto is gestapt en moeite heeft gedaan om een gesprek aan te gaan met de wederpartij die daar niet op in is gegaan. Het Hof was in dit geval van oordeel dat het niet aannemelijk is geworden dat de verdachte op de plaats van het ongeval behoorlijk de gelegenheid tot identiteitsvaststelling heeft geboden. De Hoge Raad acht dit oordeel niet zonder meer begrijpelijk in aanmerking nemende dat het Hof heeft vastgesteld dat de verdachte na de aanrijding uit zijn auto is gestapt en heeft geprobeerd een gesprek aan te gaan met het slachtoffer, dat deze niets zei, zijn hoofd wegdraaide en is teruggelopen naar zijn auto.⁵¹ De in deze uitspraak gehanteerde benadering van de Hoge Raad komt mij juister voor dan de voorafgaande opvatting van het Hof waarbij het afhangt van de welwillendheid van de gelaedeerde of er al dan niet sprake is geweest van het behoorlijk gelegenheid bieden tot vaststelling van de identiteit door de betrokkene. Art. 7 lid 2 WVV 1994 vereist immers enkel dat de veroorzaker van of de betrokkene bij het verkeersongeval behoorlijk de gelegenheid heeft geboden tot vaststelling van zijn identiteit en het door hem bestuurde motorrijtuig met als doel dat de gelaedeerde in de gelegenheid wordt gesteld de bij hem door het ongeval veroorzaakte schade op de veroorzaker en betrokkene te kunnen verhalen. Indien de gelaedeerde daar geen behoefte aan heeft (bijvoorbeeld vanwege de geringe schade), dan zou dit er toe kunnen leiden dat de veroorzaker en de betrokkene geen aanspraak zouden kunnen maken op de strafuitsluitingsgrond van art. 7 lid 2 WVV 1994 enkel vanwege het feit dat de gelaedeerde niet ingaat op de aangeboden mogelijkheid tot het bieden van een adequate identiteitsvaststelling.

9 Zelfmelding

Een tweede kans tot een adequate identiteitsvaststelling wordt geboden aan de betrokkene bij en de veroorzaker van een verkeersongeval die valt onder art. 7, lid 1 achter *a* WVV 1994 maar zich binnen twaalf uur⁵² na het verkeersongeval uit eigen beweging meldt bij de politie. Daarbij dient hij zijn identiteit en, voor zover hij een motorrijtuig bestuurde tijdens het verkeersongeval, tevens de identiteit van dat motorrijtuig bekend te maken, zodat voldoende gelegenheid wordt geboden tot civielrechtelijke aansprakelijkheidstelling. Door deze zelfmelding komt het recht tot strafvervolgning voor schending van art. 7 lid 1 achter *a* WVV 1994 te vervallen (art. 184 WVV 1994). De zelfmelding moet wel vrijwillig zijn. Daarvan is geen sprake indien de verdachte al is aangehouden of verhoord en evenmin indien hij voordat hij zich meldt, weet dat de politie hem zoekt.⁵³ De zelfmelding dient door de verdachte zelf te worden gedaan maar er zijn omstandigheden denkbaar waarin een ander dit namens de verdachte kan doen. Hierbij is te denken aan het volgende geval waar de verdachte na eerst te zijn doorgereden en zijn auto ongeveer 1 kilometer van de plaats van het verkeersongeval thuis te hebben achtergelaten, door zijn schoonzus is opgehaald. Daarna is de verdachte via de dichterbij de plaats van het verkeersongeval gelegen woning van zijn zwager teruggeslagen naar de plaats van het ongeval. Nadat het slachtoffer van het verkeersongeval door de verdachte was gevonden, vernam hij dat zijn zwager de hulpdiensten telefonisch had ingelicht. Toen de verdachte de sirenes van de

⁵¹ HR 30 juni 2009, *NJ* 2009, 369, *RvdW* 2009, 885, *NBSTRAF* 2009, 290.

⁵² Onder het regime van de WVV 1935 gold nog een termijn van 24 uur. Met de invoering van de WVV 1994 is deze termijn verkort tot 12 uur om een verscherpte aanpak van schending van art. 7 lid 1 achter *a* WVV 1994 mogelijk te maken: A.M. Durieux (red.), *Wegenverkeerswetgeving*, Commentaar art. 7 WVV 1994, Deventer 2010, p. 10.

⁵³ HR 24 september 2002, *NJ* 2002, 630 en Rb. Den Haag 6 juli 2007, *NJFS* 2007, 223, *LJN*: BA9021.

hulpdiensten hoorde, is hij naar het huis van zijn zwager gegaan omdat hij een tweede confrontatie met het overleden slachtoffer niet aankon en in het kennelijke vertrouwen dat zijn zwager de politie naar hem zou doorverwijzen. Dit laatste gebeurde ook, zodat de politie vrijwel direct de identiteit van de verdachte en die van de door hem bestuurde auto kon vaststellen. Dit leidt tot het oordeel dat het feit dat een ander de politie heeft gebeld, gezien de omstandigheden van dit geval niet af kan doen aan een vrijwillige zelfmelding zoals bedoeld in art. 184 WvW. De verdachte heeft er kennelijk gerechtvaardigd op vertrouwd dat zijn zwager de politie direct naar hem zou doorverwijzen, zodat niet gesteld kan worden dat hij de plaats van het verkeersongeval heeft verlaten, zonder dat hij zichzelf er van had vergewist dat de politie direct van zijn identiteit en dat van zijn motorrijtuig zou vernemen.⁵⁴

10 Hulpeloze toestand

Naast het verbod van art. 7 lid 1 onder *a* WvW, bevat art. 7 lid 1 achter *b* WvW een tweede verbod op het verlaten van de plaats van een verkeersongeval. Dit verbod is gericht tot de betrokkene bij en veroorzaker van een verkeersongeval die de plaats van ongeval verlaat terwijl een ander bij dit ongeval letsel is toegebracht, en deze in hulpeloze toestand wordt achtergelaten. Met dit verbod wordt beoogd dat een slachtoffer dat gewond is geraakt door het verkeersongeval wordt bijgestaan door degenen die daarbij betrokkene en veroorzaker zijn. Daarbij is het irrelevant of en in hoeverre de betrokkene en veroorzaker aan het ongeval schuld draagt. Ook indien naderhand zou worden vastgesteld dat de gewonde zelf volledig voor de gevolgen van het ongeval aansprakelijk is, is het niet verantwoord die gewonde aan zijn lot over te laten.⁵⁵ Gezien deze doelstelling is de zelfmelding van art. 184 WvW 1994 niet van toepassing op het verbod van art. 7 lid 1 onder *b* WvW 1994. Voor strafbaarheid van art. 7 lid 1 achter *b* WvW 1994 is vereist dat de betrokkene bij en veroorzaker van een verkeersongeval weet of redelijkerwijs moet vermoeden dat door het verkeersongeval een ander aan wie bij dat ongeval letsel is toegebracht, in hulpeloze toestand wordt achtergelaten. Het enkele feit dat een veroorzaker of betrokkene na een verkeersongeval de plaats van het ongeval verlaat, is op zich nog niet voldoende voor strafbaarheid. De veroorzaker of de betrokkene dient zich ten tijde van het ongeval in meerdere of mindere mate bewust te zijn geweest dat een verkeersongeval is ontstaan, waarbij naar hij weet of redelijkerwijs moet vermoeden dat daardoor een ander letsel is toegebracht. Indien deze ander dan in hulpeloze toestand wordt achtergelaten, is sprake van strafbaarheid ex art. 7 lid 1 achter *b* WvW 1994. Het verweer dat de verdachte zich een en ander minder bewust is geweest, heeft geen kans van slagen indien de bewustheid heeft ontbroken als gevolg van overmatig drankgebruik.⁵⁶ De hulpeloze toestand hoeft overigens geen directe relatie te hebben met het verkeersongeval of het daardoor veroorzaakte letsel. Dit betekent dat een persoon die door het ongeval enkel licht gewond is geraakt maar door een handicap niet meer overeind kan komen, verkeert in de hulpeloze toestand zoals bedoeld in art. 7 lid 1 achter *b* WvW 1994.⁵⁷ Raadpleging van de schaarse rechtspraak maakt duidelijk dat de concrete omstandigheden van het geval van invloed kunnen zijn op de waardering van het bewijs voor de strafbaarheid krachtens art. 7 lid 1 achter *b* WvW 1994. De enkele omstandigheid dat de verdachte een klap

⁵⁴ Rb. Breda 19 december 2003, VR 2004, 65.

⁵⁵ MvT, *Kamerstukken II* 1990-1991, 22 030, nr. 3, p. 70.

⁵⁶ Rb. Alkmaar 17 november 2010, JWR 2011, 13, LJN: BO8356.

⁵⁷ E.F. Stamhuis, In: A.E. Harteveld en H.G.M. Krabbe (red.), *De Wegenverkeerswet 1994*, Gouda Quint 1999, p. 202.

hoorde en naar eigen zeggen helemaal niets gezien heeft in het pikdonker, leidt niet tot straffeloosheid ex art. 7 lid 1 achter *b* WVV 1994 omdat de verdachte zich had moeten realiseren dat het aanrijden van een ander ook tot de mogelijkheden behoorde.⁵⁸ Maar omstandigheden zoals de emotionele gesteldheid van verdachte direct na het ongeval, ontstaan doordat hij met zijn tractor geen voorrang verleende aan een personenauto, en diens jeugdige leeftijd kunnen er aan bijdragen dat niet bewezen kan worden geacht dat de verdachte wist of redelijkerwijs moest vermoeden dat het slachtoffer in hulpeloze toestand werd achtergelaten.⁵⁹ Daarnaast kan de hulpeloze toestand worden opgeheven doordat de verdachte zijn broer heeft verzocht om zich over het slachtoffer te ontfemen en het slachtoffer zich in de onmiddellijke nabijheid van zijn huis bevond.⁶⁰

11 Hulpverlening aan dodelijk slachtoffer?

Met het verbod van art. 7 lid 1 achter *b* WVV 1994 wordt beoogd dat een slachtoffer dat gewond is geraakt door het verkeersongeval wordt bijgestaan door de betrokkene bij en de veroorzaker van het verkeersongeval. Geldt dit verbod ook indien dit slachtoffer op slag dood is? Op basis van een uitspraak van de Rechtbank Breda is er geen sprake van het in hulpeloze toestand achterlaten van een slachtoffer van een verkeersongeval indien het slachtoffer op slag dood is. In navolging van zowel de raadsman als de officier van justitie overweegt de rechtbank dat door het verlaten van de plaats van het verkeersongeval de verdachte naar objectieve maatstaven gemeten, een ander aan wie door dat ongeval letsel is toegebracht niet in hulpeloze toestand kan hebben achtergelaten omdat is vastgesteld dat het slachtoffer als gevolg van het door het ongeval veroorzaakte letsel onmiddellijk is gedood.⁶¹ Deze benadering lijkt verenigbaar met de toelichting op de strafbaarstelling van art. 7 lid 1 achter *b* WVV 1994. De Memorie van toelichting spreekt enkel van een plicht het slachtoffer van een verkeersongeval bij te staan indien deze ten gevolge van het ongeval ernstig is gewond. Dit betekent in feite dat de strafbaarheid voor in hulpeloze toestand achterlaten van een slachtoffer van een verkeersongeval wordt bepaald door de gevolgen van het verkeersongeval voor het slachtoffer. Bij een (ernstig) gewond slachtoffer is de strafbaarstelling van art. 7 lid 1 achter *b* WVV 1994 van toepassing en indien het slachtoffer op slag dood is niet.⁶² Het lijkt mij dat dan achteraf onomstotelijk vast moet staan dat het slachtoffer door het ongeval direct is overleden. Indien het slachtoffer enige tijd na het ongeval overlijdt, is niet uit te sluiten dat dit (deels) is veroorzaakt door het in hulpeloze toestand achterlaten van het slachtoffer, zodat in dat geval het verbod van art. 7 lid 1 achter *b* WVV 1994 is geschonden. Tevens dient te worden vermeden dat een doorrijder die zich niet bekommert om een slachtoffer van een verkeersongeval dit verbod ontloopt omdat achteraf niet exact is vast te stellen waaraan en wanneer het slachtoffer is overleden.⁶³ Dit betekent dat de

⁵⁸ Rb. Haarlem 28 januari 2011, *LJN*: BP2596.

⁵⁹ Rb. Zutphen 13 februari 2009, *JWR* 2009, 21, *LJN*: BH2866.

⁶⁰ Rb. Haarlem 11 december 2008, *NJFS* 2009, 42.

⁶¹ Rb. Breda 19 december 2003, *VR* 2004, 65

⁶² Overigens is in dit laatste geval de strafbaarstelling van art. 450 Sr evenmin van toepassing omdat het krachtens deze bepaling gaat om het nalaten van hulpverlening bij ogenblikkelijk levensgevaar. En indien de dood van het slachtoffer al is ingetreden is er geen sprake meer van dit levensgevaar.

⁶³ Bovendien kan deze doorrijder door een vrijwillige zelfmelding binnen 12 uur na het ongeval er voor zorgen dat het vervolgingsrecht voor het feit van art. 7 lid 1 achter *a* WVV 1994 vervalst (art. 184

‘hulpeloze toestand’ ruim moet worden uitgelegd zodat twijfel over de directe oorzaak en het tijdstip van de dood van het slachtoffer niet ten voordele van deze bestuurder kan werken.

12 Ter afsluiting

Omdat al redelijk wat jaren zijn gepasseerd sinds invoering van art. 7 WVV 1994 en er sindsdien weinig aandacht is besteed aan dit vluchtmisdrijf is in deze bijdrage getracht een actueel beeld te schetsen van de uitleg van de bestanddelen van art. 7 WVV 1994 en daarmee verband houdende thema's. Art. 7 WVV 1994 bevat twee afzonderlijke verboden: een verbod op het verlaten van de plaats van een verkeersongeval en een verbod op het in hulpeloze toestand achterlaten van personen die bij dit ongeval gewond zijn geraakt. Deze verboden zijn gericht tot de veroorzaker van het ongeval en degene die bij dit ongeval is betrokken. De verhouding tussen deze beide categorieën is enigszins onduidelijk, hetgeen aanleiding heeft gegeven tot uiteenlopende opvattingen in de literatuur. Uit het arrest van de Hoge Raad van 28 september 2004 is af te leiden dat het onderscheid tussen ‘veroorzaker’ en ‘betrokkene’ niet scherp is te trekken en dat er sprake kan zijn van enige overlap. Dit leidt tot de aanbeveling om in twijfelgevallen beide ten laste te leggen. Van veroorzaken van en betrokkenheid bij een verkeersongeval kan enkel sprake zijn indien dit voortvloeit uit (voorafgaande) deelneming aan het verkeer. Daarnaast zijn de verboden van art. 7 WVV 1994 gericht tot direct aan het verkeersongeval gerelateerde veroorzakers en betrokkenen en niet tot de passagier die de plaats van het ongeval verlaat. Deze verboden zijn voorts enkel van toepassing op de veroorzaker en de betrokkene die zich bewust is geweest dat een verkeersongeval is ontstaan, waarbij naar hij weet of redelijkerwijs moet vermoeden dat daardoor een ander is gedood dan wel letsel of schade aan een ander is toegebracht of een ander aan wie bij dit ongeval letsel is toegebracht, in hulpeloze toestand wordt achtergelaten. Uit diverse uitspraken van lagere rechters is af te leiden dat het verweer dat deze bewustheid heeft ontbroken wel enig realiteitsgehalte moet hebben en dat het ontbreken van deze bewustheid als gevolg van zelfintoxicatie niet wordt aanvaard. Het verbod op het verlaten van de plaats van een verkeersongeval zoals bedoeld in art. 7 lid 1 achter *a* WVV 1994 is niet van toepassing indien de bijzondere strafuitsluitingsgrond van art. 7 lid 2 WVV kan worden ingeroepen. Dit houdt in dat de veroorzaker of de betrokkene op de plaats van het ongeval behoorlijk gelegenheid heeft gegeven tot vaststelling van zijn identiteit en van het door hem bestuurde motorrijtuig. Deze identiteitsvaststelling moet hebben bestaan voor het slachtoffer van het ongeval of voor iemand die geacht wordt diens belangen waar te nemen. Daarvoor is een bepaalde mate van actief optreden van de veroorzaker en betrokkene vereist, zodat er een reële mogelijkheid op vaststelling van de benodigde identiteitsgegevens is. Uit een arrest van de Hoge Raad van 30 juni 2009 is af te leiden dat daarbij enige medewerking van het slachtoffer mag worden verwacht. Deze opvatting verdient steun om te voorkomen dat een aanspraak op de strafuitsluitingsgrond van art. 7 lid 2 WVV wordt geblokkeerd enkel vanwege het feit dat het slachtoffer niet meewerkt aan de aangeboden identiteitsvaststelling. Daarnaast kan door zelfmelding het recht tot strafvervolgning van schending van het verbod op het verlaten van een verkeersongeval zoals bedoeld in art. 7 lid 1 achter *a* WVV 1994 komen te vervallen (art. 184 WVV 1994). Daarvoor is vereist dat de veroorzaker van en de betrokkene bij het verkeersongeval of iemand namens hem zich binnen twaalf uur vrijwillig bij de politie meldt. Het tweede verbod van art. 7 WVV is gericht tot de veroorzaker van en de betrokkene bij een

verkeersongeval die weet of redelijkerwijs moet vermoeden dat door dat ongeval een ander aan wie bij dat ongeval letsel is toegebracht, in hulpeloze toestand wordt achtergelaten. Uit een uitspraak van de Rechtbank Breda van 19 december 2003 blijkt dat dit verbod niet geldt indien het slachtoffer van een verkeersongeval op slag dood is. Naar aanleiding van deze uitspraak wordt bepleit om de voor dit verbod vereiste ‘hulpeloze toestand’ ruim uit te leggen om te voorkomen dat twijfel over de directe oorzaak en het tijdstip van de dood van het slachtoffer ten voordele werkt van de bestuurder die zich niet bekommert om de gevolgen van het verkeersongeval.